

Volúmen 5, número 9 Julio-Diciembre 2025

SILLARES

Revista de Estudios Históricos



Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

***El ferrocarril como factor de cambio.
Transformación, asimilación y configuración
social en Yucatán, 1874 a 1928***

**Railroad as a factor of change. Transformation,
assimilation, and social configuration in Yucatán,
1874 to 1928**

Jorge Fernando Beltrán Juárez

<https://orcid.org/0000-0001-5257-4493>

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores
en Antropología Social
Monterrey, México

Recibido: 17 de enero de 2024

Aceptado: 07 de mayo de 2025

Editor: Adela Díaz Meléndez. Universidad Autónoma de Nuevo León,
Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2025, Beltrán Juárez, Jorge Fernando. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares5.9-130>

Email: jorge.beltran-@hotmail.com

El ferrocarril como factor de cambio. Transformación, asimilación y configuración social en Yucatán, 1874 a 1928

Railroad as a factor of change. Transformation, assimilation, and social configuration in Yucatán, 1874 to 1928

Jorge Fernando Beltrán Juárez¹

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social
Monterrey, México

<https://orcid.org/0000-0001-5257-4493>

Recibido: 17 de enero de 2024

Aceptado: 07 de mayo de 2025

Resumen: El presente artículo tiene por objetivo reflexionar sobre la irrupción que generó el ferrocarril en Yucatán a través de la incorporación de su infraestructura en el espacio, así como las formas en que fue asimilado por la sociedad, desde su llegada en 1874 hasta la tercera década del siglo XX. Dicho de otra forma, el texto revisa cómo la llegada del tren tejió una narrativa de desarrollo que compaginó con el tendido de vías y estaciones, elementos que no sólo se volvieron evidencia del discurso modernizador propio de la época, sino que a partir de ello hubo una dinámica de asimilación y transformación de la vida social. La pertinencia de la revisión radica en explorar una brecha adicional a los estudios que han tratado de medir la huella que dejó este

¹ Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS)-Unidad Peninsular, Yucatán, México. <https://orcid.org/0000-0001-5257-4493>

medio de transporte en el campo económico y político. La construcción del artículo se realizó a través de una revisión bibliográfica, misma que se hilvanó con fuentes primarias: discursos, planos, y fotografías. La confrontación de estos materiales permitió observar que la llegada del ferrocarril no sólo tuvo efectos cuantitativos desde la transportación, sino que, también insertó un sistema de trabajo industrial y con ello un nuevo lenguaje en un espacio predominantemente agrario, así como una redefinición de los lugares a través de la creación de edificios llamados estaciones, que fueron asimilados como nuevos puntos de referencia para las localidades y la vida social.

Palabras clave: Ferrocarriles; estaciones; trabajo ferroviario; identidad; Yucatán.

Abstract: This article aims to reflect on the irruption generated by the railroad in Yucatan through the incorporation of its infrastructure in space, as well as the ways in which it was assimilated by society, from its arrival in 1874 until the third decade of the twentieth century. In other words, the text reviews how the arrival of the train weaved a narrative of development that went hand in hand with the laying of tracks and stations, elements that not only became evidence of the modernizing discourse of the time, but also a dynamic of assimilation and transformation of social life. The relevance of the review lies in exploring an additional gap to the studies that have tried to measure the footprint left by this means of transportation in the economic and political fields. The construction of the article was carried out through a bibliographic review, which was linked to primary sources: speeches, maps, and photographs. The confrontation of these materials allowed us to observe that the arrival of the railroad not only had quantitative effects in terms of transportation, but also inserted an industrial work system and with it a new language in a predominantly agrarian space, as well as a redefinition of places through the creation of buildings called stations, which were assimilated as new points of reference for localities and social life.

Key words: Railroads; stations; railroad work; identity; Yucatán.

Introducción

Antonio Vera sugirió en la década de los años cuarenta del siglo XX que las monedas en México debían grabarse con una locomotora, como se había hecho en Inglaterra. El motivo, según él, estaba en que el invento más importante de los últimos tiempos había sido el ferrocarril, puesto que las transformaciones que generó fueron estructurales en las sociedades donde se implementó.² El argumento, que puede ser controversial sobre sus efectos, lo ratificó Sergio Ortiz en la apertura del siglo XXI con el título de una de sus obras: *Después del ferrocarril ya nada fue igual*,³ arguyendo que la llegada del tren al país propició cambios en los diversos ámbitos de la vida y de sus regiones, incluyendo las modificaciones sociales.

Con lo anterior, el objetivo del texto es reflexionar y explicar cómo la llegada del ferrocarril a Yucatán significó una disrupción en el espacio y la cotidianidad a través de la inserción de un discurso, un tendido de vías, edificios, un sistema de trabajo y un lenguaje propio. Particularmente, se enfatiza que las estaciones se volvieron espacios de referencia para la dinámica social, donde convergían los elementos señalados, dando paso a una atmósfera que permeó y fue asimilada no sólo por los

² Antonio Vera, *La pesadilla ferrocarrilera* (Guadalajara: Linotipografica Guadalajara, 1943).

³ Sergio Ortiz Hernán, “Después de los ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX” *Los universitarios. Nueva época*, no. 015 (2001), 44-50.

trabajadores sino también por los usuarios, volviéndose parte de su cotidianidad.

Para cumplir el propósito el texto se hilvanó a partir de dos tipos de fuentes: bibliografía especializada y fuentes primarias. Debe señalarse que estas últimas están compuestas por los contratos de concesión, balances, así como por planos y fotografías. La recopilación del material y su análisis se encaminó a tres objetivos particulares: primero, exponer en un marco general la línea discursiva tejida en torno al ferrocarril en la Península; segundo, dar relevancia a la gestión y tipología de edificios existente en Yucatán; y tercero, analizar el impacto que generó la infraestructura en los lugares donde se ubicó. Habría que decir también, que el material sobre las concesiones y planos fue consultado en el Archivo General de la Nación (AGN), mientras que para el estado de la compañía se consultó el Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT). En el caso de las fotografías (cerca de tres decenas), fueron revisadas en los informes anuales de las empresas, resguardados en la Biblioteca Yucatanense (BY), al tiempo que se complementaron con material gráfico de la mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Finalmente, el texto se estructura en tres apartados. En el primero se aborda la llegada del ferrocarril a México, principalmente a Yucatán, diferenciando la etapa de las primeras empresas en el espacio peninsular hasta 1902, de la formación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) a partir del año

señalado. En la segunda sección se despliega el análisis a través de tres subapartados que llevan por nombre: El discurso; Estructura laboral, lenguaje e identidad; y Las estaciones, los nuevos puntos de referencia en el espacio. En tercer y último lugar, se esbozan algunos comentarios finales.

La llegada del ferrocarril a México y el caso de Yucatán

La historia ferroviaria en México dio inicio en 1837 con la concesión entregada a Francisco Arrillaga para la construcción de un ferrocarril que uniera el puerto de Veracruz y la Ciudad de México.⁴ Sin embargo, la historia de esta empresa que se denominó: Ferrocarril Mexicano, y que fue inaugurada hasta 1873, es una radiografía de la sístole política, social y económica existente en el país durante gran parte del siglo XIX, mismo que postergó la construcción de vías a lo largo y ancho del territorio. No fue sino hasta la década de 1870, sobre todo con el ascenso de Porfirio Díaz a la presidencia de la república, que la historia ferroviaria tomó un rumbo ascendente. Particularmente el papel del oaxaqueño fue esencial en el último cuarto de la centuria, derivado de su preocupación por fomentar la integración y el desarrollo del país.

⁴ Dirk Bühler, “La construcción del Ferrocarril Mexicano”, *Mirada ferroviaria* 15, no. 46 (2022), 10. La concesión fue cedida el 22 de agosto de 1837, aunque los trabajos de construcción se iniciaron hasta noviembre de 1842, llegando a 1850 con la terminación de apenas 11.5 kilómetros. Situación que se traducía en un proceso lento, y que sería el pulso constructor de la obra de ingeniería, lo que explica por qué fue hasta el 1 de enero de 1873 que Sebastián Lerdo de Tejada inauguró la Estación de Buena Vista en la Ciudad de México, y con ello la línea completa.

El afán modernizador llevó a implementar a Díaz una apuesta constructiva dirigida a gobiernos estatales y particulares con el objeto de que el sistema ferroviario estuviera en manos nacionales. El problema fue que la falta de capital de las entidades y el riesgo de inversión de los empresarios mexicanos frustró el ambicioso proyecto, y sólo resultó en el tendido de un aproximado de 250 kilómetros de vías en el país, que además estaban dispersas. Este efecto, señala Sandra Kuntz, preocupó al gobierno porfiriano, no sólo por el retraso renovador que implicaba la falta de vías férreas, sino porque estos modelos de inversión no estaban cumpliendo el propósito de integrar al mercado, llevando al gobierno de Díaz a concluir que el modelo estatal sólo alcanzaría la amalgama de algunos estados, o bien entre regiones, pero muy difícilmente de alcance nacional.⁵ En este contexto se apostó por un tercer arquetipo: el del capital extranjero, mismo que se vería plasmado en compañías de grandes dimensiones como el Ferrocarril Mexicano de capital inglés o el Ferrocarril Central de fondos norteamericanos. Ambos caracterizados por su largo kilometraje en vías y trazos estratégicos. El inconveniente fue que, pese a los esfuerzos, la apuesta quedó lejos de llegar a espacios periféricos como sucedió con Yucatán.

En el espacio peninsular el primer proyecto está fechado en 1857 cuando Edwin Robinson de la Michael's House Cornhill de Londres inició gestiones para la construcción de un ferrocarril

⁵ Sandra Kuntz, "Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el porfirato", *Sociológica*, 9, no. 26, (1994).

que enlazará a la ciudad de Mérida y el aún pueblo costero de Progreso, obteniendo la concesión en 1864. Para esos momentos el objetivo central era posicionar a Progreso como puerto “de altura” en contraposición al otrora puerto de Sisal, y ese papel sólo se obtendría mediante el establecimiento de un sistema de comunicación interno que facilitara las exportaciones.⁶ Sin embargo, la propuesta al igual que otras, terminó por desvanecerse. Fue hasta 1873 cuando José Rendón Peniche firmó un contrato con el Gobierno Federal para la construcción del mismo trazo aunque las obras iniciaron en 1875 y concluyeron en 1881, dando así a Yucatán su primer ferrocarril.

Esta primera experiencia dio paso, a finales de la década de los setenta y principios de los años ochenta, a los procesos de gestión y construcción de las compañías que se asentaron al interior de Yucatán, como lo fue: el Ferrocarril de Mérida a Valladolid, el Ferrocarril de Mérida a Peto, el Ferrocarril de Mérida a Izamal, el Ferrocarril de Mérida a Sotuta, y el Ferrocarril de Mérida a Calkiní. Aunque es de destacar que estas mismas empresas tuvieron un dinamismo propio que las llevó a fusionarse, para dar lugar a compañías como: el Ferrocarril de Mérida a Progreso y Mérida a Izamal; o bien, el caso del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, cuyo proceso de fusión con el Ferrocarril de Campeche a Calkiní el 5 de octubre de 1889 dio origen al Ferrocarril Peninsular.⁷

⁶ Pedro Echeverría. “Los ferrocarriles Unidos de Yucatán: historia, lucha obrera y situación actual”, *Memorias. IV encuentro de Investigadores del Ferrocarril* (2000), 212-213.

⁷ La concesión del Ferrocarril Mérida a Calkiní con un ramal a Hunucmá fue otorgada el 14 de septiembre de 1880, mientras que el 13 de febrero de Sillares, vol. 5, núm. 9, 2025, 134-171
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares5.9-130>

El dinamismo no terminaría ahí, puesto que para 1902 se inauguró una nueva página en la historia ferroviaria de Yucatán con el proceso de consolidación en el que participaron: la Compañía del F. C. de Mérida a Progreso e Izamal, la Compañía Peninsular de F. C., la Compañía del F. C. de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del F. C. Muelles y Almacenes del Comercio, y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso, para dar lugar a la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) el 1 de noviembre de 1902,⁸ con excepción del F. de Mérida a Peto, cuya adhesión se realizó hasta 1908, aunque una vez incorporado proporcionó al estado el sistema de transporte de riel predominante para las décadas posteriores (vease mapa 1).

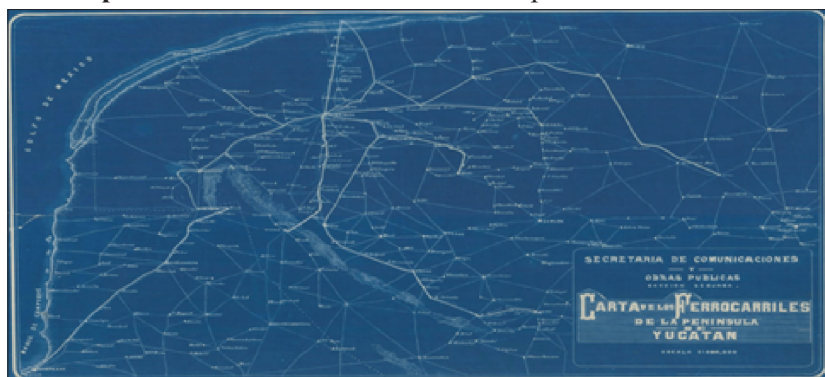
Estos dos momentos en Yucatán: el de la llegada del ferrocarril y sus primeras empresas, así como el de la consolidación, no sólo incubaron una de las pocas experiencias de construcción en el país con capital regional, también bastaron para redibujar el paisaje y modificar la dinámica social mediante la movilidad y su inserción en la cotidianidad.⁹

1881 la Federación facilitó otra concesión para el Ferrocarril Campeche Calkiní, con ramal a Lerma. Ambas tenían como propósito facilitar la comunicación entre Campeche y Mérida, construyéndose vías desde sus respectivas capitales hacia Calkini. Sin embargo, para octubre 5 de 1889 se fusionaron ambas compañías para dar lugar al Ferrocarril Peninsular, dejando fuera el ramal de Lerma.

⁸ John Southworth, *Yucatán ilustrado: el estado de Yucatán, su descripción, gobierno, historia, comercio en industrias* (1905), p. 61-63.

⁹ Véase Ricardo Manuel Wan Moguel, “Si hay transporte, ¡Sí vamos! La in-
Sillares, vol. 5, núm. 9, 2025, 134-171
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares5.9-130>

Mapa 1. Carta de los ferrocarriles de la península de Yucatán



Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Título: Carta de los ferrocarriles de la península de Yucatán. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Siglo XX. Código. COYB.YUC.M48.V1.0058.

El ferrocarril en Yucatán y su incidencia

El discurso

Para Yucatán, al igual que en otros espacios, el ferrocarril representaba un medio transformador. Las manifestaciones sobre su necesidad, así como las esperanzas de su impacto, se externaron en las solicitudes de concesión, en las reestructuraciones de éstas, en la prensa, y en los festejos en los momentos de su construcción e inauguración. Como ejemplo destaca el beneplácito resultante de la entrega de concesiones, tal como sucedió en el ferrocarril de

fluencia del ferrocarril en el entretenimiento de los yucatecos durante el porfiriato, (1900-1910)” *Mirada ferroviaria*, no. 31 (2017). El autor señala a través de una revisión de la recta final del porfiriato que el tren facilitó la movilidad en Yucatán para el desplazamiento a actividades recreativas.

Mérida a Peto, externado en 1878, después de emitirse el decreto: “las más expresivas gracias, a nombre del pueblo yucateco por esta mejora que dará un poderoso impulso a la prosperidad de este laborioso y progresista Estado”.¹⁰

Los permisos no sólo concretaban las ideas, también ponían a Yucatán a la puerta de entrada del “progreso”, como se vislumbraba en la élite al tener acceso a productos que antes eran impensados por su lejanía, procedentes de Europa o Estados Unidos. Aunque los efectos también trastocaron a la población en general, ya fuera por la visualización de la modernización de la capital, o por la dinámica de transportación que facilitaba el nuevo medio. Es decir, con él llegó la conexión a las áreas circundantes vía puerto Progreso, así como el enlace al interior para el traslado de pasajeros y de mercancías, creando una dinámica interna. Además, rutas como la de Mérida a Peto habían contribuido a poner fin a la guerra de castas y fijar el control político, y con ello dar comienzo al proceso de reincorporación de los indígenas sublevados a la sociedad hegemónica. Este clima positivo, permitió a algunos habitantes del otrora “espacio periférico” peninsular vanagloriarse de estar a la altura de los países de primer orden.

Por supuesto, la presunción encontraba fundamento no sólo en los trazos estratégicos construidos al interior y direccionadas a los cuatro puntos cardinales, sino en su significado, como lo

¹⁰ Archivo General de la Nación (en adelante AGN). Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP). Ferrocarriles Unidos de Yucatán (en adelante FUY), exp. 23/8-1, f. 22.

dejó ver la inauguración tardía de la estación de Tizimín en 1913. Ésta había derivado originalmente de la concesión del ferrocarril de Mérida a Valladolid de 1880, sin embargo, fue construida y abierta tardíamente bajo la gestión de FUY. El final del proceso constructivo de edificio y vías, representaba la coronación de una obra de ingeniería a partir de la cual se proyectaba un horizonte alentador para un terreno que se había descrito extenso, agreste e inculto en sus partes desocupadas y que no difería para las partes habitadas, calificadas de áridas y pedregosas. De manera que la llegada del ferrocarril se advertía como el componente que administraría “los elementos de trabajo y de riqueza e impulsa[ría] vigorosamente su civilización, su prosperidad y engrandecimiento, arrancando a puñados el oro de entre las duras y peladas rocas del suelo, en formas de hilo de henequén [...]”.¹¹ Es decir, el invento tecnológico en combinación con la mano de obra haría florecer el espacio indócil. Por esto, a partir de terminadas las obras se generó una expectativa de cambio basada en la incorporación al paisaje del elemento de hierro que se entendía como la formación de un nuevo ecosistema, donde la máquina de vapor se integraba a los campos de henequén, municipios, rancherías y pueblos. En definitiva, la llegada de la locomotora, vías y estaciones había transformado en poco tiempo

¹¹ *La inauguración del ferrocarril en Tizimín. Colección de los artículos publicados por la prensa y de los discursos de poesía leídos con motivo de la inauguración del ferrocarril en Tizimín; programa de los festejos organizados y crónica general de las fiestas* (Yucatán: Imprenta de la empresa editorial católica, 1914), 5. Los corchetes son míos.

el medio, redibujando los espacios intervenidos, impulsando la economía, pero también creando nuevos puntos centrales como lo eran las iglesias de los pueblos, las plazas, los espacios lúdicos o cualquier otro donde las personas se interrelacionaran.

Sin embargo, el proceso de cambio no era sólido sino mutable. Dicho de otra forma, la construcción ferroviaria iba a llevarse a cabo y mantenerse a partir del funcionamiento empresarial y de la rentabilidad del sistema. Por lo que no debe perderse de vista que la construcción de la estructura en Yucatán se hizo gradualmente y condicionada a la rentabilidad de los espacios conectados. Lo que explica la existencia de una catalogación: estación central, estación provisional, estación, y paradas de bandera.¹² No obstante, como se señaló, su deterioro estuvo sujeto al mercado y las finanzas por lo que si bien su proceso de construcción siguió ocurriendo después de 1902 y aún en la revolución, así como sus mejoras, éstas últimas sólo fueron paliativas de un sistema que se encontraba con retos

¹² La tipología se ha fijado a partir de las fuentes primarias, aunque habría que añadir que existen estudios como el de Lucina Rangel y Juana Rangel de 2010, señalado en Omar Abraham Rodríguez Castillo y José Eugenio Lazo Freymann, “Marquesinas ferroviarias: Tipología arquitectónica de las antiguas estaciones de pasajeros en Nuevo León”. *Sillares. Revista De Estudios Históricos*, 3(6) (2024), 106-108. La clasificación que aportan las autoras es: estación provisional, urbana, estación tipo, y estación bandera, y es cuestionada para saber si es aplicable en casos particulares, como Nuevo León. La respuesta, señalan, es afirmativa. Sin embargo, habrá que referir, que, si bien es cierto que los modelos se ajustan, debemos matizar algunos aspectos, por ejemplo, la documentación para Yucatán refiere paradas de bandera, y no propiamente estaciones de bandera. El motivo estriba, quizás, en la inexistencia de un edificio y algunos elementos que le otorgan esa característica.

administrativos y financieros graves para la segunda y tercera década del siglo XX.¹³ Esta situación no es de menor importancia, ya que ligada al declive exportador, marcaron una lenta agonía del ferrocarril en Yucatán que culminó con su desaparición.

Estructura laboral, lenguaje e identidad

La anhelada transformación no sólo contemplaba la dimensión paisajística, también incluía el componente social del trabajo. Éste, además de ser el único medio productor de riqueza, se entendía como el triunfo moral para las personas y las sociedades, ya que la ocupación había de fungir como “levadura eucarística de todos los progresos”.¹⁴ Aunque esto no significaba necesariamente un trastorno profundo a las estructuras, por el contrario, el esquema agrario se vio fortalecido con la explotación del monocultivo en el cierre de la centuria decimonónica y en la apertura del nuevo siglo. Sin embargo, la consecuencia de la política exportadora demandó la inserción de un nuevo tipo de trabajador, en este caso el trabajador industrial perteneciente al sector ferroviario.

Este nuevo trabajador, que marcó una ruptura en los tipos de ocupaciones cotidianas, fue instituido desde los esquemas estratificados de las compañías y acorde a la sistematización del trabajo. Lo que resultaba en la división de trabajadores

¹³ Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (en adelante FAPECFT). Plutarco Elías Calles (en adelante PEC). Mascareñas, Alberto. Gav. 51. Exp. 161. Leg. 4/10. Inv. 3535. Doc. 154. Memorandum, 14 de enero de 1931.

¹⁴ *La inauguración del ferrocarril en Tizimín*, 26-27.

administrativos y operarios. Los primeros básicamente se encargaban de las gestiones oficinescas que se extendían a lo largo y ancho de la red ferroviaria y que convergía en la capital, pero también se dispersaron hasta la Ciudad de México en figuras como representantes, o bien a Estados Unidos como comisionados para facilitar la adquisición de materiales. Mientras que los segundos tenían a su cargo el funcionamiento del material rodante a través de la división de departamentos de trabajo. Entre la pluralidad de trabajadores se encontraban los cualificados y los no cualificados, es decir, desde personal de talleres, maquinistas, fogoneros, garroteros, carpinteros, hasta peones de vía, sólo por mencionar algunos. Sin embargo, el abanico de personal estuvo acompañado de otra característica: su movilidad y dispersión a lo largo del sistema, lo que le permitió una presencia extendida y con ella la difusión de la dinámica industrial, así como los modos de vida entre los que se encontraba la jerga ferroviaria.

Cabe señalar que a pesar de la pluralidad se forjó un sentido identitario en contraposición a otras actividades económicas, aunque a su vez una identidad fragmentada por la división del trabajo, y posteriormente por la organización obrera -que los aglutinó en un primer momento por oficio o especialidad-, para después agruparse en asociaciones más complejas como los sindicatos. Esto, en el entendido de que la identidad se concibe como un conjunto de características homogéneas que comparte un grupo, asumidas desde la individualidad y expresadas en

la colectividad. Sin embargo, éstas pasan por un proceso de construcción y terminan por ser expandidas, en el sentido de que son dadas a conocer dentro de un contexto regional, al grado de que esa identidad se termina por consolidar al desmarcarse de esos otros grupos, es decir, de esas otras identidades, ya sean campesinas o comerciantes.

Haciendo uso de un concepto de la geografía espacial propuesto por Daniel Hiernaux, podríamos señalar la existencia de identidades móviles,¹⁵ aunque en el tenor de identidades viajeras que proyectaron y construyeron en el imaginario social una forma de trabajo y de vida, por lo que también podríamos catalogarlas de identidades viajantes, ya que éstas sólo cobran sentido cuando se expresan en el espacio y en el tiempo a través de manifestaciones simbólicas, que son o deberían ser asimiladas por quienes las perciben. Todo esto como el proceso de la comunicación, donde es necesaria la existencia de un emisor para la expresión de fonemas y un receptor para su decodificación e interpretación. Dicho en otras palabras, la identidad ferroviaria expresada en los actores y en las construcciones sólo encontró sentido cuando fue percibida por los otros, claro, con una asimilación propia.

¹⁵ Daniel Hiernaux-Nicolas, “¿Identidades móviles o movilidad sin identidad? El individuo moderno en transformación” *Revista de Geografía Norte Grande* 34 (2005), 5-17. El autor propone las identidades móviles o transitorias desde una visión interdisciplinaria de la geografía, la antropología y la filosofía, para argumentar conceptualmente que las identidades contemporáneas han adquirido un peso de mayor individualidad, y que estas son mudables en el entorno y el espacio, y que en ningún momento son inamovibles, más bien, sufren una reconstrucción constante.

Particularmente se ha sugerido, para el caso nacional, que la adopción del lenguaje derivó de la misma naturaleza originaria de la industria, es decir, de su extranjería y su combinación con el espacio de asentamiento.¹⁶ La afirmación sobre el origen foráneo es cierta en dos sentidos. La primera, porque el material era importado, y la segunda, porque al menos hasta la revolución mexicana, el personal que operó los ferrocarriles en otras partes del país fue extranjero, lo que brindó una amalgama en su adopción. Para Yucatán como era de esperarse el lenguaje industrial arribó con la locomotora, sin embargo, en el tema obrero debemos señalar que la mano local fue predominante, esto a pesar de que es sabido que cubanos, chinos y originarios de las Islas Canarias participaron en la construcción de vías. La consecuencia de la particularidad fue la adopción de la jerga ferroviaria, que también resultó en la creación nuevos elementos lingüísticos, como lo señala Flores, entre los que destaca el de *retranquero* para referirse al trabajador encargado de activar los frenos de las locomotoras, mientras que el nombre para la misma actividad en el centro del país se denominó *garrotero*. A este ejemplo se adhieren términos locales como el de: *planchas de unión*, o *planchuela de unión*. El primero usado en el ferrocarril de Mérida a Calkiní, y el segundo manejado en el ferrocarril de Mérida a Peto. Aunque en ambos casos hacen referencia al mismo objeto: la planchuela.¹⁷

¹⁶ Karen Elizabeth Flores Bonilla, “El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y variación dialectal” *Sillares. Revista de Estudios Históricos*, 2, no. 6 (2024), 53-95.

¹⁷ Flores, “El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850” *Sillares*, vol. 5, núm. 9, 2025, 134-171
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares5.9-130>

En un caso particular de esta asimilación y apropiación destaca la asignación que se le dio a las locomotoras, algunas importadas desde Filadelfia, y nombradas por los mayas como *tzimín-kakes*, cuya traducción sería caballos de fuego.¹⁸ En consecuencia, el uso del lenguaje fabril en Yucatán, creó un campo semántico que permeó y fue permeado, resultando en lo que Roger Chartier denomina los consumos combinatorios y utilitarios, que encausados desembocan en la formación de una cultura popular expresada en el lenguaje.¹⁹

Las estaciones, los nuevos puntos de referencia en el espacio

Las estaciones fueron definidas por Ortiz como lugares designados “en un horario de trenes, un punto en la ruta ferroviaria en el cual el tren debe detenerse para subir o bajar pasaje, mercancías y productos”.²⁰ Dicho de otra forma, fueron espacios de logística

a 1930”, 56 y 78. Las cursivas son de la autora, quien además señala que la palabra *retranquero* se adoptó desde 1880.

¹⁸ *Inauguración del ferrocarril a Tizimín*, 21.

¹⁹ Roger Chartier, *El presente del pasado. Escritura de la historia, historia de lo escrito* (México: Universidad Iberoamericana, 2005), XLV. Adicionalmente, podemos señalar que una excelente referencia sobre la cultura ferroviaria es la obra de Mariano Azuela, *Nueva burguesía*. México: Fondo de Cultura Económica, 1997. Donde atinadamente plasma la dinámica obrera en su cotidianidad, mostrando los aspectos sociopolíticos de la nueva clase media en la Ciudad de México, en este caso del sector industrial. La alusión es valiosa para entrever otras latitudes, como en este caso Yucatán, donde si bien existen diferencias sustanciales, también hay aspectos coincidentes como el sindicalismo y la participación política activa. Resultando más notorio el trabajador del riel en un contexto donde la actividad agroindustrial era predominante.

²⁰ Sergio Ortiz Hernán, Lucina Rangel Vargas, et al., “Estaciones ferroviarias en México. Patrimonio histórico, cultural y artístico, México, Instituto Sillares, vol. 5, núm. 9, 2025, 134-171
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares5.9-130>

para la descarga y envío de mercancías, así como para el transporte de los usuarios. En Yucatán, estas se cimentaron gradualmente y pueden identificarse dos momentos de su proceso: las construidas y administradas bajo las compañías pioneras (véase tabla 1), y las catalogadas bajo FUY después de 1902. El primer momento se caracterizó por el “auge” de las peticiones y concesiones, seguido de un proceso expansivo de construcción, aunque inacabado en algunos casos, al no lograr completar los proyectos hasta 1902, momento que apertura la segunda etapa. El segundo momento se definió por la unificación de las compañías previas, dando un vuelco sustantivo de reorganización, incluyendo la sustitución de las empresas por el de divisiones, además de que se puso atención en la terminación de los tramos faltantes y en consecuencia también de las estaciones, así como el mejoramiento de algunas.²¹ Esto explica por qué el reajuste de 1902 reflejó un incremento de estaciones, y en algunos pocos casos la supresión (véase tabla 2), pasando de 56 a 64.²²

Nacional de Antropología e Historia, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (2010) 63-115. En Lucina Rangel Vargas y Tilma Pfannkuch Watchel, “Registro e inventario del patrimonio cultural inmueble en Yucatán: la reconstrucción virtual de los caminos del tren como instrumento de investigación histórico-arqueológica” *Mirada ferroviaria*, 14. no. 41, (2021), 74-86.

²¹ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/429-1. En el caso de las remodelaciones es ilustrativo el caso de la estación de San Antonio, ubicada en la División Sur.

²² Es importante mencionar que antes de 1902 la estación de Mérida se cuenta cuatro veces debido a que cada compañía tenía su propia terminal en la capital. Mientras que a partir de la unificación de 1902 con FUY se dio una concentración, aunque no fue sino hasta inicios de la década de 1920 que se inauguró la estación central.

Tabla 1. Compañías y estaciones antes de 1902

Ferrocarril de Mérida a Progreso y Mérida a Izamal		Ferrocarril Mérida a Peto con ramal a Sotuta		Ferrocarril de Mérida a Valladolid		Ferrocarril Peninsular
<i>Recorrido de Mérida a Progreso</i>	<i>Recorrido de Mérida a Izamal</i>	<i>Recorrido a Peto</i>	<i>Recorrido a Sotuta</i>	<i>Recorrido a Valladolid</i>	<i>Recorrido a Progreso</i>	<i>Mérida a Campeche</i>
Mérida	Mérida	Mérida	Seyé	Mérida	Conkal	Mérida
San Ignacio	Tixpehual	Kanasín	Hocaba	Cholul	Chicxulub	Uman
	Tixkokob	Acanceh	Huhi	Conkal	Progreso	Hunucmá (ramal)
Progreso	Euan	Tecoh	Sotuta	Tixkokob		Chochola
	Cacalchen	Lepan		Motul		San Bernardo
	Tekanto	Xcanchakan		Cansahcab		Maxcanu
	Izamal	Hunabchen		Temax		Halachó
		Ticul		Tunkas		Becal
		Oxkutzcab		Quintana Roo		Calkini
		Akil				Dzitbalche
		Tekax				Pocboc
		San Antonio				Hecelchakán
		Tzucacab				Pomuch
		Peto				Tenabo
						Esperanza
						Campeche

Fuente: Elaboración propia a partir de la revisión de los informes anuales de las compañías previas a 1902.

Tabla 2. Divisiones y estaciones de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY)			
División Norte	División Sur	División Este	División Oeste
Progreso	Mérida	Mérida	Mérida
San Ignacio	Kanasín	Cholul	Umán
Mérida	Acanceh	Conkal	Chochola
Tixpeual	Tecoh	Tixkokob	San Bernardo
Tixkokob	Lepan	Motul	Maxcanu
Euan	Xcanchakan	Cansahcab	Granada
Cacalchen	Hunabchen	Temax	Halacho
Tekanto	Ticul	Tunkas	Becal
Izamal	Oxkutzcab	Quintana Roo	Calkini
	Akil	Dzitas	Dzitbalche
	Temax	Tinum	Hecelchakan
	San Antonio	Uayma	Pomuch
	Tzucacab	Valladolid	Tenabo
	Peto	Espita	Hampolol
	Seyé	Chicxulub	Campeche
	Xtabay		Molas
	Hocaba		San Isidro
	Sahanacat		Temozón
	Huhi		Yuncu
			Muna
			Uxmal
			Ticul
			Hunucmá

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes anuales de FUY

Vale decir que el número de estaciones si bien se mantuvo relativamente estable estuvo constantemente sujeto a vaivenes. Por una parte, hubo peticiones como la de 1905 de Lorenzo Lizaga, apoderado de la señora Servula Conde de Peniche, quien gestionó una parada de bandera para dar uso a un escape que construyó la propietaria en su hacienda llamada Chacabal, en la ruta a Valladolid. El propósito era utilizar el servicio de pasajeros y mercancías, sin embargo, FUY manifestó que la petición era inviable debido a la baja rentabilidad que proyectaba y de la que había registrado antecedentes. La respuesta fue complementada con el argumento de que la parada constante del tren incidiría en la eficiencia con que debía operar un negocio industrial, por lo que ofrecía que el arribó y el detenimiento de la locomotora y sus vagones quedaba a criterio del operador,²³ lo que al final era arbitrario y poco práctico.

En otros casos se dio la supresión de algunas estaciones por nula o baja rentabilidad, como lo dejan ver los casos de las estaciones de Uxmal y Xuilub: “las entradas que producen no son ya bastantes a sufragar los gastos que ocasionan, pues el volumen general de los transportes se ha reducido considerablemente a causa de la intensa crisis económica que padece la región”.²⁴ La petición, realizada en 1929 en el contexto de la crisis mundial, proponía que ambos puntos se redujeran a paradas de bandera, quedando sólo al servicio de pasajeros, express y

²³ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/423-1.

²⁴ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/206-1.

carro de carga por entero. Desde otro ángulo, la degradación, particularmente de Xuilub, ubicada en el kilómetro 12 del ramal de Tizimín, significaba el incumplimiento del horizonte discursivo halagüeño manifestado en la inauguración de la estación de Tizimín desde donde se tenía proyectado un efecto dominó para el desarrollo. En contraposición a la supresión de estaciones se encuentra la mejora de otras, como muestra está el caso de Hunucmá en septiembre de 1930, para la cual se planteó la construcción de un nuevo edificio, resultando en una mejora cualitativa en materiales y en diseño.²⁵

No obstante, cabe aclarar que las estaciones en Yucatán tuvieron diferentes procesos constructivos, determinados por su ubicación e importancia, así como por los recursos disponibles. Lo que revela edificios de diferentes dimensiones, cimentados a partir de su dinámica de movilidad, dando un paisaje intercalado de estructuras medianas y de menor escala. Por ejemplo, las inversiones en Mérida fueron mayúsculas en comparación con los puntos medios o extremos de las líneas. Como muestra de la situación, para el caso de la capital, destaca la terminal del ferrocarril de Mérida a Peto, o bien el caso de la Estación central, que inició su proyecto y construcción en 1902, aunque se inauguró hasta 1920. En el caso del Mérida a Peto, ésta ubicó su Dirección General en la calle 65, a un costado del Gran Hotel Bazar. El edificio, que después sufriría un incendio el 1 y 2 de

²⁵ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/207-1.

octubre de 1903,²⁶ era de dos niveles. El diseño arquitectónico estuvo sujeto a la normativa de construcción municipal, sin embargo, al parecer el uso de ladrillo en su edificación empató con la popularización del material que se dio en otros espacios, como el de la estación Muñoz en Tlaxcala perteneciente al Ferrocarril Mexicano.²⁷ En su parte interna el edificio albergó un salón para pasajeros, que compartía espacio con la oficina del jefe de estación y la zona de equipaje, mientras que al fondo se encontraban las vías y el andén. El inmueble se complementaba con los almacenes que resguardaban las mercancías, incluyendo pacas de henequén.

Continuando con la ruta del Mérida a Peto y saliendo de la ciudad se encontraba en su recorrido la estación de Kanasín de proporciones menores en comparación con la de la capital, e incluso menor en parangón con el edificio de Acanceh, al contar sólo con un edificio de mampostería de una planta y una construcción de madera a un costado. Al parecer, esta imagen combinada fue común al menos dentro del proceso de expansión ferroviaria en Yucatán, pues imágenes similares se encontraron en el Ferrocarril de Mérida a Progreso en 1884, con el almacén edificado en dos momentos, el primero de madera y

²⁶ Archivo General del Estado de Yucatán (en adelante AGEY). Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Hacienda. Serie: Dictámenes. Caja 12, Vol. 12, exp. 40.

²⁷ Francisco Corona Flores, “La construcción de las estaciones del Ferrocarril Mexicano: el caso de Tlaxcala” *Mirada ferroviaria* 15, no. 46 (2022) 70.

posteriormente de mampostería.²⁸ Un ejemplo más gráfico es el de Conkal, al pasar de paradero a estación. La construcción original hasta 1886 estaba formada “muy provisionalmente por el pequeño edificio, todo de madera [...]”²⁹ inmueble que se buscó cambiar por una estación cuyas dimensiones tendrían “24 metros de longitud por 13 metros de amplitud, con su colgadero de 3 metros al oeste [...] compuesto por dos compartimentos con las cabezas destinadas a Despacho, Equipaje, y Almacén [...] y un galerón corrido a lo largo del edificio para abrigo de trenes con muelles por ambos lados para el servicio de pasajeros y mercancías”.³⁰ Por supuesto, la edificación que se cimentaba quedaba abierta a la posibilidad de seguir creciendo ante un eventual aumento de tráfico, lo que implicaba también acrecentar la capacidad de los almacenes, siempre siguiendo el modelo arquitectónico establecido.

Desde luego, un aspecto a destacar fue que, como lo señala Corona, la construcción de estaciones resultó de la fusión de materiales mexicanos e internacionales,³¹ o más específicamente regionales. Por ejemplo, para Tlaxcala el uso del adobe se constituyó como un elemento dominante para el levantamiento de paredes en la estación de Panzacola, combinado con mampostería de cantera en las esquinas, y estructuras de madera para el techo.³² Para Yucatán la situación

²⁸ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/190-1, f.1

²⁹ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/287-1.

³⁰ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/287-1.

³¹ Corona, “La construcción de las estaciones del Ferrocarril Mexicano” 67.

³² Corona, “La construcción de las estaciones del Ferrocarril Mexicano” 68.

no fue muy distinta, la estación de Kanasín formada por una construcción de mampostería estuvo adornada en sus esquinas con cantera. De igual forma, la piedra de la región, al parecer se utilizó en forma combinada con el riel vignole -que también se usó en otras latitudes-, para los edificios (véase imagen 1). Por último, aunque como una particularidad de la región peninsular, destaca el uso del guano, componente de las tradicionales casas mayas (ta' nna), como un elemento que fue incorporado a la arquitectura ferroviaria (véase imagen 2).

Esta arquitectura, que coronó edificios con techo plano, también estuvo acompañada por techumbres de dos aguas con láminas de zinc. La razón, sugiere el mismo Corona, estribaba en que las hojas eran: “más liviana(s) y mucho más barata(s) que el plomo. A diferencia del hierro corrugado, la lámina de zinc no tenía rigidez estructural [...]. Después de aproximadamente 1850, la lámina de zinc se empleó ampliamente para revestir los techos de las estaciones de tren y otros edificios”.³³ Es decir, la importación abarató los costes de construcción, y con ello facilitó la cimentación de edificios, al menos para un primer momento, o en los edificios en que fue más conveniente utilizarlo, ya que a lo largo de las vías también se encontraban edificios de techo plano, como también se observa en la imagen 1.

³³ *An encyclopedia of the technology*, Londres: Routledge (1900) 96. En Corona, “La construcción de las estaciones del Ferrocarril Mexicano” 70. Los paréntesis son míos.

Imagen 1.



Fuente: Memoria estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto, con ramal a Sotuta, 1900.

Imagen 2.



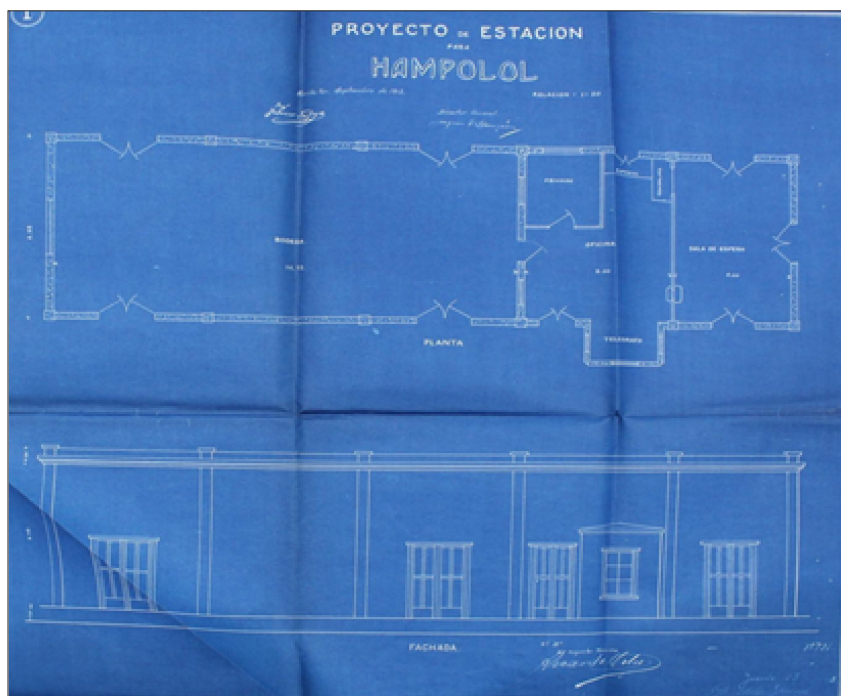
Fuente: Memoria estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto, con ramal a Sotuta, 1900.

Por supuesto estas construcciones no sólo contaron con un diseño, sino que fueron el resultado de propuestas de las mismas compañías para antes de 1902, o bien, de FUY, después de la fusión. Éstas tenían que ser evaluadas después de presentar los croquis respectivos, los cuales debían contener las especificaciones técnicas de la obra: diseño y cálculo estructural. Una vez revisadas y hechas las correcciones, en caso de haberlas, eran aprobadas para dar paso a la construcción.³⁴ En general, estas incluyen elementos básicos, independientemente de sus dimensiones, como: sala de espera, área de telégrafo, oficina, bodega, express, equipajes, y privado (véase plano 1). Mientras que, en la parte exterior las fachadas, cuando los edificios se volvieron de mampostería, se diseñaron con algunos elementos ornamentales en las puertas o ventanas (véase plano 2). Otro rasgo en la composición del ecosistema de las estaciones fue el tema de los baños, éstos fueron ubicados en las partes exteriores, manteniéndose separados de las construcciones principales, al menos para un primer momento, bajo el argumento de la higiene. Por último, otra de las piezas centrales fueron los pozos de agua

³⁴ Es importante mencionar que si bien los trazos eran sugeridos por los concesionarios, éstos debían ser aprobados por el Gobierno Federal. Lo mismo ocurría con las estaciones, éstas tenían que ser autorizadas en sus diseños y cálculos estructurales. La tarea en un primer momento la ejecutó la Secretaría de Fomento que posteriormente se convertiría en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dependencia que desempeñó el papel evaluador. En términos generales, si bien en Yucatán el proyecto ferroviario se ejecutó con capital regional, no estuvo exento de las aprobaciones desde el centro del país.

para el abasto de las necesidades, tanto de las mismas estaciones como de la fuerza motriz, lo que dio pie a la perforación del suelo, como se observó en la estación de Chicxulub donde “se abrió un pozo de 6 metros de profundidad, colocándose en él una bomba de mano para el servicio”,³⁵ mismo que fue complementado con una estructura de pilastras y un depósito.

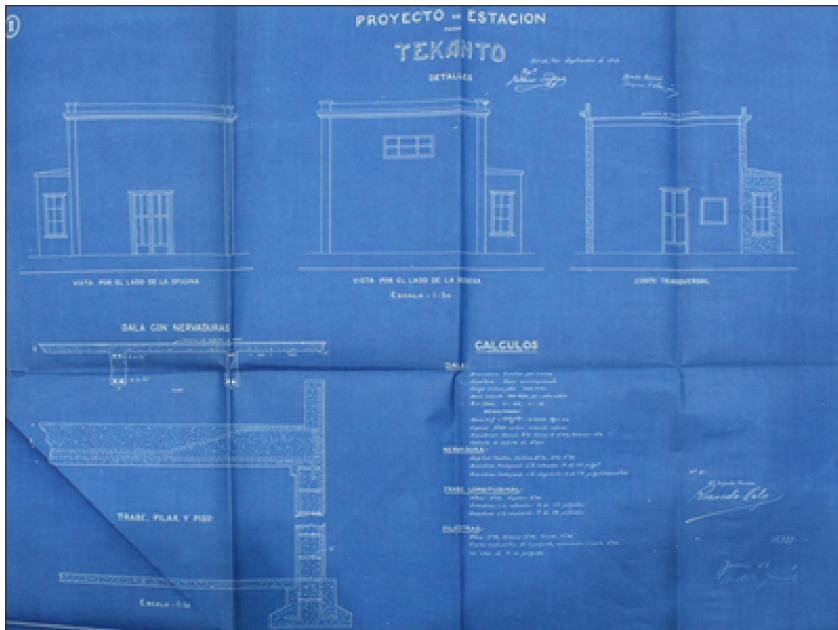
Plano 1. Proyecto de Estación para Hampolol



Fuente: AGN. SCOP. FUY, exp. 23/434-1.

³⁵ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/265-1, f.5.

Plano 2. Proyecto de Estación para Tekanto



Fuente: AGN. SCOP. FUY, exp. 23/437-1.

Avanzando en nuestro razonamiento, debemos enfatizar que la construcción del ferrocarril generó cambios en los espacios urbanos, como bien lo ha apuntado Pavón para el caso de Mérida,³⁶ pero no fue un fenómeno exclusivo, sino también de la periferia. Las áreas surcadas fuera de la metrópoli fueron variadas, como lo deja ver el recorrido de la vía a Peto, que partiendo de la estación principal y tomando rumbo al poniente por la calle 67, con dirección

³⁶ Leonor Eugenia Reyes Pavon, “Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)” (Diss. de doctorado, El Colegio de Michoacán, 2021).

a San Cristóbal, se alejaba para adentrarse entre haciendas, pueblos y ranchos “[...] siguiendo por terrenos de la hacienda Tecoh, San Anselmo, calles del pueblo de Akil, terrenos de los ranchos San Rafael y San Antonio, sitio San Pedro, calles de la ciudad de Tekax, terrenos de la hacienda de Santa María, pueblo de Ticum, terrenos de los ingenios Ycachol, San Antonio, Caxaytuk, Thul, San José, pueblo de Tzucacab, terrenos del sitio denominado Xoy y entra por el Norte a la villa de Peto”.³⁷ Recorrido que naturalmente implicó un impacto ecológico, no sólo por su construcción sino por la economía heterogénea que impulsó o bien ayudó a incrementar, como el cultivo del azúcar. Por supuesto, en una mirada detallada puede observarse que cada lugar tuvo un proceso de reacomodo, como fue el caso de Sotuta en 1911 con la construcción de la nueva estación, demandando la ocupación de varias manzanas y calles de la villa, lo que se tradujo en un reajuste de la estructura urbana y, en consecuencia, de la dinámica local.³⁸ Situación resultante de las facilidades que otorgó la política liberal porfiriana asentadas en las concesiones, documentos en los que bajo el argumento de la utilidad pública se concedió la ocupación de espacios públicos o privados, previa negociación e indemnización, para posibilitar el establecimiento de la industria.

Ahora, es sabido que por las vías y estaciones se transportó fibra para el mercado externo, pero también se permitieron las

³⁷ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/162-1, f. 3.

³⁸ AGN. SCOP. FUY, exp. 23/350-1.

importaciones de productos europeos o norteamericanos, como: quesos suizos, caviar ruso, perfumes franceses, cristalería europea y oriental, lencería, entre otros bienes que comenzaron a formar parte constante de la vida meridana.³⁹ La lista sobre los beneficios y las bondades generalizadas tuvo diferentes matices, que encontraron expresión en los comportamientos y relaciones sociales. Como ejemplo de la situación, puede revisarse por una parte la organización del trabajo a partir de la introducción de las vías de *decauville* en las plantaciones, cuyo uso estuvo concentrado en la transportación de fibra desde los campos de cultivo a las desfibradoras. Dicho en otras palabras, el sistema francés, a pesar de funcionar a tiro de mula, ayudó a paliar el duro trabajo de los peones al facilitar la movilidad de las pencas, pero también optimizando el trabajo en beneficio de los propietarios.⁴⁰ O bien, las formas de convivencia que se generaron en torno a la comida y su consumo en las estaciones o en los coches-comedor, como lo proponen Guerrero y Krausse.⁴¹ Particularmente este último ejemplo es llamativo porque, si bien las estaciones son lugares de convergencia, también es cierto que generaron eslabones sociales, es decir, demanda y oferta a partir de nuevas necesidades, como el caso de la comida para los operarios o el personal de talleres,

³⁹ Sergio Quezada, *Breve historia de Yucatán* (México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 2001) 175-177.

⁴⁰ Quezada, *Breve historia de Yucatán*, 165-127.

⁴¹ Adriana Guerrero Ferrer y Carlos Krausse Rodz, “Comensales y refección en escenarios ferroviarios” *Mirada ferroviaria*, 15, no. 44 (2022), 11-23.

lo que seguramente dinamitó la creación de puntos de venta en las estaciones o sus periferias, y con ello también la apropiación del espacio a partir de la identidad regional, en este caso culinaria.

En otro sentido, se observa la estratificación en el uso del ferrocarril, determinado por un sistema de clases: primera, segunda, y tercera, a la que accedían los pasajeros por la capacidad de pago y, probablemente, por los costes de conveniencia de acuerdo con la frecuencia de uso. La clasificación permitía el acceso a comodidades inexistentes en otras, como sucedía en el caso del Mérida a Peto, empresa que contaba con un “coche-salón llamado Armando totalmente alfombrado, iluminado con hermosas lámparas, confortables y espaciosos asientos, y ventanas cubiertas de finas cortinas”.⁴² Por supuesto, el confort también estuvo ligado a la distinción y la exclusividad, ya que si bien es cierto que la movilidad en tren se había popularizado, los pasajeros viajaban juntos, pero no necesariamente revueltos.

Por otra parte, las estaciones, además de albergar la diferenciación social, también se volvieron puntos de referencia para la dinámica poblacional y en consecuencia de ubicación en el espacio. En este sentido, los edificios pasaron a constituirse como mojones, es decir, sitios de referencia donde los habitantes observaron y catalogaron sus rasgos distintivos para vincular una identidad ligada a sus estructuras.⁴³ En términos espaciales

⁴² Quezada, *Breve historia de Yucatán*, 177.

⁴³ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad* (Argentina: ediciones infinito, 1966), 49.

significó que las estaciones se volvieron nodos, es decir: “en puntos estratégicos [...] a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que camina”.⁴⁴ Estas esferas que organizaron el principio o el fin de la movilidad conllevan en automático una carga simbólica que deriva de su entendimiento como núcleos de convergencia, para vincularlos a actividades cotidianas y no sólo a los intercambios económicos, como fueron las conversaciones fortuitas, la despedida o llegada de personas, o bien, las festividades políticas que en ellas se llevaron a cabo. Sirvan como ejemplo para este último caso, la llegada del General constitucionalista Salvador Álvaredo a Valladolid en abril de 1915, donde la estación sirvió como lugar de recepción del político sinaloense, congregando a personas de todas las edades y con vestimentas disímiles, pero que gozaron de una atmósfera amenizada por la música de banda, cuyas notas celebraban la llegada del constitucionalismo, y con ello la revolución y la justicia social.⁴⁵ O bien, la visita del 18 de julio de 1929 de Pascual Ortiz Rubio a los talleres del ferrocarril en Mérida.⁴⁶

⁴⁴ Lynch, *La imagen de la ciudad*, 48.

⁴⁵ Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante INAH). Título: General Alvarado llegando a Yucatán. Origen: Yucatán, México. Ubicación: Fototeca Nacional. Autoría: Casasola. Fecha: 1915-04. https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A403621

⁴⁶ Mediateca INAH. Título: Pascual Ortiz Rubio visita los talleres del ferrocarril en Mérida Yucatán. Origen: Yucatán, México. Ubicación: Fototeca Nacional. Fecha: 1929-07-18. https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A432215

En otras palabras, las estaciones se volvieron espacios contruidos en torno a los cuales comenzó a girar parte de la vida de las poblaciones, adquiriendo una relevancia similar a la de otros espacios lúdicos o de convivencia, por lo que podemos afirmar que las terminales pasaron de ser un punto erigido a lugares de apropiación, de expresión del lenguaje, y en lugares inventados de expresiones habituales. Aunque hay que señalar que estos sitios fabricados y que engloban tramas sociales, encierran una contradicción a la placidez referida de la sociabilidad, que es la de la individualidad. Lo que sugiere entender a las estaciones como lo que Marc Augé denomina: los no lugares.⁴⁷ Al proponer que los espacios son habitados pero efímeros, esto como consecuencia de la fugacidad con la que las personas llegan y los abandonan, o sencillamente por la premura con la que se mueven en él.

Al final los ferrocarriles en Yucatán que habían permitido la formación de espacios que constituyeron la dinámica social, entraron en un lento proceso de deterioro a lo largo del siglo XX, volviéndose notorio en los inicios del periodo posrevolucionario, para de ahí iniciar un espiral descendente que encontró coyuntura en 1996, señalan Rangel y Pfannkuth, quienes refieren que a partir del año señalado: “las vías de la península se han convertido en caminos rurales, carreteras, o simplemente han desaparecido bajo la vegetación y la mancha

⁴⁷ Marc Augé, *Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad* (Barcelona: Gedisa, 2000) 45.

urbana [...]. Asimismo, algunas de sus edificaciones antiguas, como lo son las estaciones, las bodegas y los puentes, se han reducido a muros y, en el peor de los casos, han desaparecido”.⁴⁸ Dejando una huella en el espacio y en la memoria de quienes recuerdan el ferrocarril con nostalgia.

Comentarios finales

Para terminar podemos señalar que, si bien se ha afirmado que el ferrocarril en México, y particularmente en Yucatán produjo cambios, aún faltan investigaciones que nos muestren esas modificaciones, sobre todo desde campos alternos a la historia económica o política. La pesquisa realizada aquí a través de la revisión del discurso, el sistema de trabajo, los planos y la fotografía deja entrever las rupturas generadas en la vida cotidiana, mediante las alteraciones que se produjeron por la construcción de vías y edificios, en la asimilación de nuevas formas de trabajo y con ello el cambio de estructuras. No obstante, este acercamiento hace pensar en el proceso de asimilación y cambio que se dio en el reacomodo de la vida de los poblados, e incluso en el lenguaje, y la cultura. Por lo que es justo enumerar que las transformaciones se ubican en dos dimensiones, aunque están necesariamente imbricadas. La primera es la del cambio visible y encuentra expresión en la vida cotidiana. La segunda, es el proceso de interiorización de esos nuevos elementos, por

⁴⁸ Rangel y Pfannkuth, “Registro e inventario del patrimonio cultural inmueble en Yucatán”, 80.

ejemplo, la adopción de un nuevo argot que hubo que dotar de un campo semántico, adaptándolo y moldeándolo. Finalmente, el tema en ningún sentido queda cerrado, todo lo contrario, sólo es una reflexión abierta a indagarse con mayor detenimiento para estudios posteriores.

Referencias

Archivo

Archivo General de la Nación (AGN)
Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)
Biblioteca Yucatanense (BY). Fondo reservado
Fideicomiso Archivo Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT)
Mediateca INAH

Bibliografía

- Augé, Marc. *Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa, 2000.
- Azuela, Mariano. *Nueva burguesía*. México: Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Bühler, Dirk. “La construcción del Ferrocarril Mexicano”. *Mirada ferroviaria*, 15, no. 46 (2022) 10-24.
- Chartier, Roger. *El presente del pasado. Escritura de la historia, historia de lo escrito*. México: Universidad Iberoamericana, 2005.
- Corona Flores, Francisco. “La construcción de las estaciones del Ferrocarril Mexicano: el caso de Tlaxcala”. *Mirada ferroviaria*, 15, no. 46 (2022) 64-78.

- Echeverría, Pedro. Los ferrocarriles Unidos de Yucatán: historia, lucha obrera y situación actual. *Memorias. IV encuentro de Investigadores del Ferrocarril* (2000).
- Flores Bonilla, Karen Elizabeth. “El vocabulario ferroviario de México en los años de 1850 a 1930: entre préstamos lingüísticos y variación dialectal”. *Sillares. Revista de Estudios Históricos*, 2, no. 6 (2024) 53-95.
- Guerrero Ferrer, Adriana, y Carlos Krausse Rodz. “Comensales y refección en escenarios ferroviarios”. *Mirada ferroviaria*, 15, no. 44 (2022) 11-23.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel. “¿Identidades móviles o movilidad sin identidad? El individuo moderno en transformación”. *Revista de Geografía Norte Grande* 34 (2005) 5-17.
- Kuntz, Sandra. “Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el porfiriato”. *Sociológica* 9, no. 26 (1994).
- La inauguración del ferrocarril en Tizimín. Colección de los artículos publicados por la prensa y de los discursos de poesía leídos con motivo de la inauguración del ferrocarril en Tizimín; programa de los festejos organizados y crónica general de las fiestas*. Yucatán: Imprenta de la empresa editorial católica, 1914.
- Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Argentina: ediciones infinito, 1966.
- Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección de fotografías de las Estaciones y Planos del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta. Formada para la exposición de París que se verificará el año de 1900*. Yucatán: Imprenta Loret de Mola, 1899.
- Ortiz Hernán, Sergio. “Después de los ferrocarriles ya nada fue igual. Cronistas, viajeros y caminos de fierro en el siglo XIX”. *Los Universitarios. Nueva época* No. 015 (2001) 44-50.

- Pavon Reyes, Leonor Eugenia. “Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)”. Diss. de doctorado, El Colegio de Michoacán, 2021.
- Quezada, Sergio. *Breve historia de Yucatán*. México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 2001.
- Rangel Vargas, Lucina y Tilma Pfannkuch Watchel. “Registro e inventario del patrimonio cultural inmueble en Yucatán: la reconstrucción virtual de los caminos del tren como instrumento de investigación histórico-arqueológica”. *Mirada ferroviaria* 14, no. 41 (2021) 74-86.
- Rodríguez Castillo, Oscar Abraham, y José Eugenio Lazo Freymann. “Marquesinas ferroviarias: Tipología arquitectónica de las antiguas estaciones de pasajeros en Nuevo León”. *Sillares. Revista De Estudios Históricos*, 3, 6 (2024), 96-142.
- Southworth, John. *Yucatán ilustrado: el estado de Yucatán, su descripción, gobierno, historia, comercio en industrias*, 1905.
- Vera, Antonio. *La pesadilla ferrocarrilera*. Guadalajara: Linotipografica Guadalajara, 1943.
- Wan Moguel, Ricardo Manuel. “Si hay transporte, ¡Sí vamos! La influencia del ferrocarril en el entretenimiento de los yucatecos durante el porfiriato, (1900-1910)”. *Mirada ferroviaria*, no. 31 (2017) .